

车市观察

羊城晚报财经评论员 戚耀琪

实力派是靠打出来的 不是靠参数比出来的

日前,智己L6正式上市,该车价格区间23万元至33万元,定位“超级智能轿车”,与小米SU7不仅规格相似,价格区间更是高度重叠,高配版、标准版较后者略贵。据悉,发布会当晚,智己汽车联席CEO刘涛也多次提及小米汽车,基本将小米SU7视作直接竞品。其间称小米SU7前电机为IGBT(绝缘栅双极晶体管),结果出了乌龙。

发布会后不久,智己汽车联席CEO刘涛便发文致歉称,由于产品信息的调研结果有误,发布会上有一处信息错误:小米SU7跟智己L6一样,都是前后电机都使用SIC碳化硅模块。

对此,对于刘涛的道歉,小米方面明确表示:“不接受个人轻描淡写的非正式的道歉。”4月9日凌晨,智己汽车官方微博发布《致歉函》。《致歉函》显示,在发布会对近期同级流量热议的小米SU7产品介绍过程中,由于团队内审审核疏漏,造成一处关键参数的错误标注。

上汽集团是中国汽车工业领军企业,财富世界500强里,它是中国车企中的第一。旗下智己汽车的联席CEO却不得不把来自民间的小米汽车称为“竞争对手”。

既然是竞争,当然是对手,是敌手,怎么可能还是队友。这种态度至少有两点值得深思。

第一,上汽的压力真的是大,只能低姿态。因为乘联会的统计显示,3月份智己的销量也就3000辆的规模。这个成绩是和上汽的地位是极其不相称的。要知道,比亚迪是30万辆,足足是智己的100倍,智己甚至也只有广

汽埃安的十分之一水平。还怎么追?怎么赶?

第二,小米SU7上市一天就号称订单9万辆,背后更是裹挟了全国亿万粉丝的力量,这个让所有对手车企都感到害怕的流量,可以随便就把一个品牌掀在地上,不得翻身。即使上汽再三道歉,也难逃义务水军和粉丝自发的各种輿论。

小米的强硬,是对自己身后力量的自信。如果抛开对民间情绪的裹挟,这种强硬姿态,是再次暴露了当下车企发布的一个陋习。这个陋习就是残酷的“对比法”。

在小米SU7发布会上,全场就是在和保时捷比、和特斯拉比,足足两小时,让粉丝们很是过瘾。这种“比”其实很聪明,原因是雷军很早就说了,自己是特斯拉车主,也是保时捷车主。于是,发布会上再去踩对手,就显得文明了许多。

可是,既然要踩,就要研究清楚对手。这次智己的毛病,就是不够严谨。因为智己的写手想不到自己的PPT细节会被无处不在的小米粉丝逮住,哪怕是一掠而过的内容,都会被放大千万倍。

车企发布新车,每每频繁踩自己的同级对手,还用尽各种的讥讽和暗喻。同时,也高高地把自己举起来,每隔几页PPT就搬出一个行业第一或者世界第一。这种画风已经越演越烈。当然,在吹到上天是时候,发布者只能对着提词器说自己很牛、别人很差,却不敢打在大屏幕上,避免被现

场截图。真正有实力的企业,只管自说自话,把最强的东西说完就可以散场了。整天需要用比来拉拢消费者和拉动销售的,恰恰说明其比的内容可能是微不足道的,甚至是坐井观天的。小米发布会后,马斯克淡淡说了一句:“对任何技术评分的正确方法不应该是和竞争对手进行比较(因为这太容易了),而应该和其物理极限进行比较。”这似乎有几分道理。



亿航智能在消博会上展出的无人驾驶载人航空器

新华社发

低空经济如何助力未来城市发展 谈谈“空中的士”的几个热词

低空经济今年以来数次登上“热搜”,曾经人类幻想乘坐飞行汽车遨游城市,如今“空中的士”已在淘宝上架,未来似乎已来。今年,广东首次将“低空经济”写入了政府工作报告,并提出支持广州建设通用航空产业综合示范区。广州市作为特大城市虹吸了亿航智能、小鹏汇天、广汽集团等一批低空行业的龙头企业,以及合利智能等一批在低空飞行行业领先的运营服务商,并且随着各项低空经济措施的出台,广州低空经济正在逐步走向成熟。

羊城晚报记者 严锦程

什么是eVTOL? 什么是三证? 应用场景会有哪些?

eVTOL是英语Electric Vertical Takeoff and Landing的缩写,代表电动垂直起降航空器。相较汽车和直升机,eVTOL具有噪声低、速度快、低运营成本等优势,eVTOL采用电力驱动,单公司运行成本远低于汽油或航空煤油成本,且更加绿色环保,符合碳中和、碳达峰的航空交通未来趋势。

3月8日,在广州天河区天德广场的珠江河畔,广州低空经济产业发展媒体调研采访活动举行,数架来自低空经济产业头部企业研发制造的eVTOL飞越广州中心商务区。广州空港委市管一级调研员贺同林表示,广州去年就完成了广州低空经济发展的规划,计划到2027年,广州低空经济总规模达到2100亿元,到2035年达到6500亿元,为“再造一个新广州”在低空经济上发力。

4月7日,中国民用航空局西南分局正式向亿航智能颁发EH216-S无人驾驶载人航空器系统生产许可证,这也是全球eVTOL行业内首张生产许可证。这是亿航智能EH216-S取得型号合格证、标准适航证之后的又一项里程碑。标志着EH216-S率先进入规模化生产阶段,也为下一步的商业化运营提供重要保障。据了解,亿航智能也是全球首家能够实现自主量产三证齐全eVTOL飞行器的企业。



无图纯视觉智能驾驶技术 探索未来更多可能

纯视觉优势日益明显

早在两年多以前,特斯拉就宣布采用100%纯视觉方案。特斯拉的自动驾驶方案,就是让车模拟人类驾驶的过程:先用视觉识别,再通过大脑神经网络,最后到身体执行的层面。其宣称,与配备雷达的车相比,采取纯视觉方案的Model 3和Model Y在美国和欧洲保持或提高了主动安全等级,并且在行人自动紧急制动(AEB)干预方面表现更好。

相比之下,因为激光速度快,提供信息丰富,激光雷达是现在大多数自动驾驶系统的第三重保障(第一重是毫米波雷达,第二重是摄像头)。国内新势力无一例外都在激光雷达上不断的加码,几乎有一种要把激光雷达作为行业标配的态势。

去年,小鹏作为首个全量开放无图城市导航辅助驾驶功能,并覆盖20余座城市,成为城市导航辅助驾驶开城数量行业第一的品牌。这些城市内的XNGP用户,在功能可用范围内,可实现城市内A点到B点的智能导航辅助驾驶。不过,以小鹏为代表的国产新势力,近年来的新车

基本都配备了激光雷达。

在AI技术不断成熟的当下,纯视觉的空间将会越来越大,不但需要高精地图,同时,也将摆脱众多雷达的融合算法策略。

值得注意的是,广汽在自动驾驶技术领域同时布局了主流的“多传感器融合技术”和前瞻性的“无图纯视觉技术”两大技术路线,而且广汽两条路线都将摆脱对高精度地图的依赖。目前高精度地图的覆盖率只占全国公路里程的6%左右,也就是说基于高精度地图的自动驾驶在全国约94%的公路路段无法使用,而广汽两条技术路线都做到

“有导航就能开”。不但无图,还要纯视觉,也就是放弃激光雷达,广汽的科技领先似乎在向特斯拉的方向接近。这一点与国内不同的进取之心,也是值得期待其成果落地的。

华为奇瑞联手力挺智界S7二次上市

谁将领跑国内电动轿车市场

文图 羊城晚报记者 潘亮 实习生 赵绮婷

近期,华为与奇瑞合作的新版智界S7在上海亮相。华为常务董事、消费者BG公司CEO、华为智能汽车解决方案BU董事长余承东信心满满宣布即将开始大规模交付。奇瑞集团董事长尹同跃也亲东信心满满宣布即将开始大规模交付。奇瑞集团董事长尹同跃也亲

在在本次华为鸿蒙生态春季沟通会上,余承东表现得颇为克制。当被起哄“遥遥领先”时,他并未接茬。只是在谈及智界S7的鸿蒙座舱时,对车内为何要装手机支架表示困惑。此后,小米CEO雷军在社交平台回应,并引发网友热议。此次发布的智界S7对小米在社交平台上不小的竞争压力,两款车在尺寸上相似,智能化和生态SU7构成了不小的竞争压力。这意味着,智能手机和智能生态领域的老对手华为和小米,如今在智能汽车领域也将展开激烈竞争。

余承东尹同跃同台力挺



车、一分钟下线一辆车的水平,请大家放心下单。”

提到同华为的合作过程,尹同跃说:“强强联合才是正道,智界是奇瑞最重要的项目,为此智界品牌专门成立了事业部,成立专属的智能制造业园区,以及专项资源投入保障。”

据悉,奇瑞将智界事业部升级为独立事业部,将独立核算,自主经营,负责全面开展智界品牌产品竞争力开发、业务经营、投资和发展管理等,目前团队人数规模超过2500人。尹同跃还提到,他每天都会和余承东微信交流,每周一次线上交流,每个月一次线下交流。

实际上,这是智界S7“二次上市”。去年11月28日,华为与奇瑞合作打造的首款智选车——智界S7就在深圳举行了上市发布会,智界S7首次上市在短短时间内就获得2万张大订单。但由于工厂搬迁、供应短缺等原因,导致智界S7出现延迟交付的问题,面临前所未有的信任危机。智界S7连续4个月销量没有过千。

本次焕新,华为与奇瑞都十分重视,给出了十足的诚意。余承东重点介绍了与奇瑞汽车合作的智界S7。新车共计5个版本,售价区间与此前发布的相同,但有几款车型售价更加便宜,配置也有提升。与去年11月28日正式上市时公布的售价相比,Max等车型价格下调约2万元。入门款Pro电池容量增至82kWh,续航里程提升至705km。新增旗舰版车型Ultra搭载100kWh大容量电池,优于Max RS的82kWh。

对于老车主,华为也给出了价值3000元的MagLink平板电脑套装,以及1万元的现金红包。对于智界S7延迟交付的问题,尹同跃则表示:“奇瑞完全可以保障智界S7的大规模交付,可以实现一分钟生产一辆

4月12日,以“科技视界”为主题的2024广汽科技日(GAC TECH DAY 2024)活动在广汽研究院举行。本次科技日聚焦智能前沿技术,推出了国内领先的无图纯视觉智驾系统,以及实现关键技术突破的高安全大容量全固态动力电池,这两项技术均计划于2026年装车搭载。其中,无图纯视觉智驾系统能够在仿真测试中不断迭代优化算法,实现自我完善与进化。这必将掀起业界新一轮的智驾线路的竞争。

全国动力电池要来了

动力电池作为新能源汽车的核心零部件,与续航里程、安全性等关键指标直接相关,动力电池技术的发展也是全球汽车产业电动化转型的技术高地。目前,广汽集团透露,已经初步打通了全固态电池全流程制造工艺,已取得车规级高安全大容量全固态动力电池量产的关键技术突破,具有超高能量密度、超高安全性及大容量全固态电芯三大核心优势,预计于2026年装车搭载昊铂车型。

广汽全固态动力电池采用了高面容量固态正极材料与第三代海绵硅负极片技术(新型纳米硅复合负极),全固态正极可达到5mAh/cm²以上的高面容量,进而实现了400Wh/kg以上的能量密度。相较于目前最先进的液态锂离子电池,其体积能量密度和质量能量密度提升50%以上,使整车续航里程可超过1000km。

在电芯容量方面,广汽全固态动力电池通过尝试百余种材料方案和工艺方案,成功确立了全固态动力电池的全流程制造工艺,实现了大尺寸多层堆叠全固态电芯的制造,其容量高达30Ah,远超当前行业最高水平(10Ah—15Ah),为车规级全固态动力电池的应用奠定了基础。

实现了各种信号灯元素的准确识别,包括信号灯类型、各种符号和色彩、读秒倒计时以及闪烁状态等。再次,处理复杂多变场景的能力。这套系统感知范围达到车前150+米、车后100米,左右50米,是业界水平的1.5倍,感知类别除了车辆、行人、骑手、小动物等常见交通因素,更包括小推车、营地帐篷等不规则障碍物。

在决策和行动方面,通过对动态交通物体的实时跟踪、意图识别和轨迹预测,以及数据驱动与专家规则协同的指挥大脑,系统能够精准预判其他交通参与者的行为,作出合理、安全、高效的驾驶决策。此外,在泊车场景中,这套系统也展现出卓越的性能,最小误差可以控制到5cm,能够实现行业最高难度的立体车位、窄车位泊车功能。

此外,广汽无图纯视觉智驾系统更具备持续学习进化的能力。借助自研的数据闭环和仿真系统,这套系统能够在仿真测试中不断迭代优化算法,实现自我完善与进化。

全场景无图领先国内

汽车行业新一轮科技竞赛的主战场在智能网联新能源汽车,智能化特别是自动驾驶成为竞争的焦点。科技实力强劲的广汽集团,在智能驾驶领域具备领先优势,在无人驾驶领域则已实现Robotaxi的示范运行。

本次科技日推出的广汽无图纯视觉智驾系统,可应用于复杂多变场景,与目前主流技术路线相比,它不仅不需要高精地图,更不依赖激光雷达,而是结合视觉传感器和行业顶尖的AI算法,像人一样感知世界,用更简洁的硬件系统就能实现覆盖范围更广的智能驾驶,为用户带来了更丰富、更自由、全场景的驾驶体验。

广汽无图纯视觉智驾系统在视觉识别上具备三大能力,使其在自动驾驶领域中具有显著的优势。首先,极其精准地理解复杂交通道路的能力。无论是匝道、隧道、弯道还是路口、分岔路等复杂场景,这套系统都能准确识别并理解道路的结构。其次,超强的交通信号灯识别能力。这套系统通过深度神经网络,

『无图纯视觉』能否异军突起 智驾迭代狂奔,放弃激光雷达

文图 羊城晚报记者 戚耀琪